

TANGGUNG JAWAB PIDANA PENGEMUDI KENDARAAN YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS¹

Oleh: Agio V. Sangki²

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimanakah tanggung jawab pidana pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kematian dalam kecelakaan lalu lintas dan apakah tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dimasa yang akan datang dalam pembentukan KUHP Nasional masih perlu dipertahankan. Dengan menggunakan metode penelitian kepustakaan dapat disimpulkan: 1. Tanggung jawab pidana pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kematian dalam kecelakaan lalu lintas dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana adalah pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun, dapat juga diberikan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 310 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 2. Dalam pembentukan KUHP Nasional, tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian masih sangat perlu diatur sebagai perbuatan yang pelakunya pengemudi kendaraan dapat mempertanggungjawabkannya secara pidana.

Keywords: kecelakaan lalu lintas, tanggung jawab pidana

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Khusus perkembangan teknologi transportasi, sistem transportasi dapat dikatakan sebagai salah satu kebutuhan pokok masyarakat yang terus mengalami peningkatan baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Dari berbagai macam sistem transportasi yang ada, seperti transportasi laut, udara, dan darat, transportasi daratlah yang cukup dominan. Hal ini ditandai dengan jumlahnya yang relatif lebih banyak bila dibandingkan dengan alat transportasi yang lain, mulai dari kendaraan tanpa motor seperti sepeda, sampai kendaraan yang bermotor canggih. Kesemuanya tersebut tidak lain tujuannya adalah untuk mendukung mobilitas orang serta barang guna memperlancar proses kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Menyadari pentingnya peranan transportasi khususnya transportasi darat dinegara kita, perlu diatur mengenai bagaimana dapat dijamin lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan efisien guna menjamin kelancaran berbagai aktifitas

¹ Artikel skripsi. Pembimbing skripsi: Frans Maramis, SH, MH, Denny B.A. Karwur, SH, Msi, Olij Kereh, SH, MH.

² NIM: 080711392. Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, Manado.

menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat. Peningkatan frekuensi pemakai jalan khususnya kendaraan bermotor untuk berbagai keperluan pribadi atau umum secara tidak langsung bisa meningkatkan frekuensi kecelakaan lalu lintas. Perkembangan teknologi transportasi yang meningkat pesat, telah meningkatkan kecelakaan lalu lintas. Disatu sisi menyebabkan daya jangkau dan daya jelajah transportasi semakin luas, disisi lain menjadi penyebab kematian yang sangat serius dalam beberapa dekade terakhir.

Sering kali masyarakat memandang bahwa kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian, kesalahannya selalu pada pengemudi kendaraan yang bersangkutan. Sedangkan menurut teori hukum yang berlaku bahwa kesalahan seseorang dilihat dari faktor kejadian yang sebenarnya, faktor apa yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas tersebut. Hal ini dapat diungkapkan dari kronologis kejadian serta saksi mata yang melihat terjadinya kecelakaan.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimanakah tanggung jawab pidana pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kematian dalam kecelakaan lalu lintas?
2. Apakah tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dimasa yang akan datang dalam pembentukan KUHP Nasional masih perlu dipertahankan?

C. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan metode kepustakaan (*library research*), yaitu suatu metode yang digunakan dengan jalan mempelajari buku-buku literatur, perundang-undangan, putusan pengadilan dan yurisprudensi, bahan-bahan lainnya dalam majalah dan surat kabar, yang berkaitan dengan materi pokok yang kemudian digunakan untuk mendukung pembahasan skripsi.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tindak Pidana

Istilah tindak pidana dipakai dalam hukum pidana. Istilah ini, karena tumbuhnya dari pihak Kementerian Kehakiman, sering dipakai dalam perundang-undangan. Kata tindak lebih pendek dari pada kata perbuatan, tapi kata tindak tidak menunjuk kepada hal yang abstrak seperti perbuatan, tapi hanya menyatakan keadaan konkrit, sebagaimana halnya dengan peristiwa dengan perbedaan bahwa tindak adalah kelakuan, tingkah laku, gerak-gerik atau sikap jasmani seseorang.

Djoko Prakoso mengatakan bahwa: Tindak pidana merupakan suatu pengertian dasar dalam hukum pidana. Oleh karena itu memahami pengertian tindak pidana adalah penting sekali. Tindak pidana adalah suatu pengertian

yuridis, lain halnya dengan istilah kejahatan (*crime*) yang bisa diartikan secara yuridis ataupun secara kriminologis. Mengenai pengertian tindak pidana tidak ada kesatuan pendapat diantara para sarjana.³

Wirjono Prodjodikoro mengatakan bahwa tindak pidana adalah: "Suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana".⁴

B. Pertanggungjawaban Pidana

Istilah pertanggungjawaban pidana terdiri dari dua kata yakni pertanggungjawaban dan pidana. Pertanggungjawaban berasal dari kata dasar tanggung jawab. Tanggung jawab diartikan sebagai: "keadaan wajib menanggung segala sesuatunya kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya".⁵

S.R. Sianturi mengatakan bahwa: "dalam bahasa asing pertanggungjawaban pidana disebut sebagai *toerekenbaarheid*, *criminal responsibility*, *criminal liability*. Diutarakan bahwa pertanggungjawaban pidana dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang tersangka/terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana (*crime*) yang terjadi atau tidak".⁶

PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 angka 24 UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (UULLAJ) adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda.⁷

Terjadinya kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor, faktor-faktor tersebut seolah bekerja sama sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Semakin menjadi ketika manusianya sendiri terlihat tidak begitu mementingkan keselamatan nyawanya buktinya banyak pengendara motor yang ugal-ugalan tanpa mengenakan helm atau pengendara mobil yang menyepelekan kegunaan dari sabuk pengaman.⁸

Macam-macam faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian antara lain:

³ Djoko Prakoso, *Tindak Pidana Penerbangan Di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1983, hal. 38.

⁴ A. Fuad Usfa, *Pengantar Hukum Pidana*, Universitas Muhammadiyah, Malang, 2004, hal. 34

⁵ Desy Anwar, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Amelia, Surabaya, 2003, hal. 450

⁶ S.R. Sianturi, *Op-Cit*, hal. 250.

⁷ *Empat Undang-Undang Transportasi*, FOKUSMEDIA, Bandung, 2009, hal. 4-5

⁸ <http://www.anneahira.com/kecelakaan-lalu-lintas.htm>

- a. Faktor manusia. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan. Hampir semua kejadian kecelakaan lalu lintas didahului dengan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku maupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pula pura-pura tidak tahu. Terjadinya kecelakaan lalu lintas karena kealpaan berasal dari sikap batin dari seorang pengemudi kendaraan, dalam hal ini kecelakaan juga bisa terjadi karena pengemudi kendaraan saat mengendarai kendaraan dalam keadaan mengantuk atau sedang sakit, sedang dibawah pengaruh alkohol sehingga tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.
- b. Faktor kendaraan. Faktor kendaraan yang kerap kali menghantui kecelakaan lalu lintas adalah fungsi rem dan kondisi ban. Faktor tersebut diantaranya :
 1. Fungsi rem. Rem blong ataupun slip ini sudah pasti akan membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengendalikan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu melakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum bepergian.
 2. Kondisi ban. Bahayanya kendaraan susah dikendalikan, bisa saja kendaraan oleng dan terbalik karena beda ketinggian kendaraan akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.
- c. Faktor jalan. Faktor jalan juga berperan penting dalam terjadinya suatu kecelakaan. Kondisi jalan yang tidak menentu seperti jalan yang berlubang dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengguna jalan terutama kendaraan bermotor. Selain itu kondisi jalan yang berliku seperti kondisi jalan yang ada di daerah pegunungan, jalan yang gelap pada malam hari atau minimnya penerangan jalan dalam hal ini tidak jarang menimbulkan kecelakaan.
- d. Faktor lingkungan. Faktor ini khususnya dalam cuaca gelap pada malam hari dapat mempengaruhi jarak pandang pengemudi kendaraan dalam mengendarai kendaraannya sehingga sering terjadi kecelakaan. Pada musim kemarau yang berdebu juga membahayakan bagi pengguna jalan terutama kendaraan roda dua. Pada keadaan berdebu konsentrasi mata pengendara berkurang sehingga menyebabkan kecelakaan. Jalan licin pada waktu hujan baik pengendara roda dua dan empat sering tergelincir atau terjadi selip, hal ini yang menyebabkan pengemudi kendaraan kehilangan kendali sehingga terjadi kecelakaan. Kabut yang tebal dapat mengelabui mata seolah-olah tidak ada kendaraan yang melaju karena jarak pandang yang terbatas, hal ini dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Di antara faktor-faktor tersebut faktor manusia merupakan faktor yang paling menentukan. Hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya, kecerobohan

pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian.

Pasal 229 UULLAJ menggolongkan macam-macam kecelakaan yakni:

- (1) Kecelakaan lalu lintas digolongkan atas:
 - a. Kecelakaan lalu lintas ringan;
 - b. Kecelakaan lalu lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan lalu lintas berat.
- (2) Kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- (3) Kecelakaan lalu lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (4) Kecelakaan lalu lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- (5) Kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan.⁹

Kesalahan pengemudi kendaraan sering dapat disimpulkan tidak mempergunakan peraturan lalu lintas. Misalnya ia tidak memberi tanda akan membelok, atau ia mengendarai mobil tidak di jalur kiri, atau pada suatu persimpangan tidak memberikan prioritas pada kendaraan lain yang datang dari sebelah kiri, atau menjalankan mobil terlalu cepat melampaui batas kecepatan yang ditentukan dalam rambu-rambu lalu lintas.¹⁰

Adanya kecelakaan merupakan faktor kesalahan pengemudi dengan tidak adanya rasa hati-hati dan lalai mengemudikan kendaraannya. Kesalahan pengemudi kendaraan yang melakukan kealpaan yang mengakibatkan kematian dapat dikatakan bahwa orang itu telah melakukan tindak pidana.

Berkaitan dengan masalah ini unsur kealpaan memainkan peranan penting, masalah-masalah kealpaan pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHPidana) telah di atur dalam Bab XXI dari buku II yang dimulai dari Pasal 359 sampai dengan pasal 361.

Sanksi pidana bagi pengemudi kendaraan yang karena kealpaannya menyebabkan kematian diatur dalam Pasal 359 KUHPidana, yakni: "Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain diancam

⁹ *I b i d*, hal. 112-113

¹⁰ Wirjono Prodjodikoro, *Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, Eresco Bandung, 1967, hal. 80

dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.¹¹

R. Soesilo dalam penjelasannya mengatakan bahwa: “matinya orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh terdakwa, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari kurang *hati-hati* atau *lalainya* terdakwa”.¹²

Dengan demikian, bahwa yang menjadi pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian ialah pengemudi kendaraan karena tindakan yang dilakukan itu bersifat melawan hukum. Sifat melawan hukum tersebut memperlihatkan kesalahan dari pengemudi kendaraan yang berbentuk kealpaan/kelalaian atau dengan kata lain tindakan tersebut tercela dan pelaku menyadari tindakan yang dilakukan tersebut.

Menurut uraian pada Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan kematian, ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

UULLAJ memuat ketentuan-ketentuan pidana yang tinggi, diantaranya pasal yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian adalah Pasal 310 ayat (3) yang menentukan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dengan pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah). Sedangkan ayat (4) dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Berbeda dengan Pasal 311 (UULLAJ) yaitu:

- (1) Setiap orang dengan sengaja mengemudikan kendaraannya bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000,00 (tiga juta rupiah)
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah)

¹¹ Moeljatno, *Kitab Undang-Undang hukum Pidana (KUHP)*, PT. Bumi Aksara, Jakarta, 1983, hal. 127

¹² R. Soesilo, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Serta Komenta-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*, Politea Bogor, 1988, hal, 248.

- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp. 8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 tahun (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp. 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah)
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).¹³

Sering pula ditemui dalam beberapa tindak pidana kecelakaan lalu lintas yaitu tabrak lari. Tabrak lari pada umumnya merupakan istilah dengan pengertian bahwa pelaku dalam hal ini pengemudi kendaraan meninggalkan korban kecelakaan lalu lintas dan tidak menghentikan kendaraan yang dikemudikannya.

Pengemudi kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 231 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu:

- 1. Pengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas, wajib:
 - a. Menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya
 - b. Memberikan pertolongan kepada korban;
 - c. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan
 - d. Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.
- 2. Pengemudi Kendaraan Bermotor, yang karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b, segera melaporkan diri kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat.¹⁴

Dengan demikian pengemudi kendaraan karena keadaan memaksa tidak dapat menghentikan kendaraan ataupun memberikan pertolongan kepada korban ketika terjadi kecelakaan lalu lintas, keadaan memaksa dalam hal ini dimaksudkan bahwa situasi dilingkungan lokasi kecelakaan yang dapat mengancam keselamatan diri pengemudi kendaraan, terutama dari amukan

¹³ Empat Undang-Undang Transportasi, *Op-Cit*, hal. 144-155

¹⁴ *Ibid*, hal 113-114

massa dan kondisi pengemudi kendaraan yang tidak berdaya untuk memberikan pertolongan.

Kealpaan pengemudi kendaraan merupakan sesuatu yang sulit dihindarkan namun hendaknya selalu waspada ketika mengemudikan kendaraan dengan membatasi hal-hal yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dengan demikian pengemudi kendaraan yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, diancam dengan hukuman penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.

Dalam penerapan Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, maka semua unsur Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tersebut haruslah dapat dibuktikan disidang pengadilan. Walaupun memang harus diakui bahwa pembuktian ini bukanlah suatu hal yang mudah, bahkan sering menjadi kendala untuk menghukum pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas dalam hal ini pengemudi kendaraan.

Dalam Pasal 184 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana ditentukan bahwa alat bukti yang sah adalah keterangan saksi, keterangan ahli, surat, petunjuk dan keterangan terdakwa. Dan untuk menentukan seseorang dapat dijatuhi hukuman pidana sekurang-kurangnya terdapat dua alat bukti yang sah (Pasal 183 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana). Khusus terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas, dengan adanya ketentuan Pasal 183 ini, maka semakin mudah saja untuk menuntut pelakunya.

Oleh karena itu untuk dapat memidana tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dibutuhkan adanya kecermatan termasuk saksi dalam hal ini mengeluarkan keterangan tentang keadaan korban dan keterangan tentang terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan kematian. Sehingga keterangan saksi dalam kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas, memudahkan bagi pihak polisi untuk lebih cepat memeriksa kasus dan segera melimpahkan kasus tersebut ke kejaksaan.

Secara yuridis, kita mengetahui dimana Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana ancaman hukuman maksimal selama-lamanya lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun, telah mendorong para pengemudi kendaraan untuk tidak takut melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, sehingga banyak terjadi kecelakaan dalam beberapa dekade terakhir. Dengan demikian, tanggung jawab pidana pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kematian dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana adalah paling lama lima tahun penjara atau

kurungan paling lama satu tahun, apabila perbuatan tersebut memenuhi semua unsur-unsur pasal, atau dengan kata lain semua unsur-unsur Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yakni: barang siapa, karena kealpaannya, menyebabkan matinya orang lain, terbukti di sidang pengadilan.

Ancaman hukuman paling lama lima tahun penjara atau kurungan paling lama satu tahun dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, sangat mengecewakan masyarakat apalagi keluarga korban, karena hakim sering menjatuhkan hukuman terlalu ringan terhadap terdakwa, seperti misalnya terdakwa hanya dijatuhi pidana penjara satu tahun, sehingga terdakwa tidak menjadi jera dan para pengemudi kendaraan lainpun tidak menjadi takut dan tidak lebih berhati-hati dalam mengendarai kendaraan sehingga masih banyak terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian.

Seperti kasus-kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian sampai diperiksa ditingkat pengadilan, pernah ditemui seorang pengemudi kendaraan dihukum delapan bulan penjara. Hal ini tentu sangat mengecewakan masyarakat apalagi keluarga korban, karena hukuman yang dijalani sebenarnya tidak sebanding dengan perbuatannya dan derita yang dialami keluarga korban seumur hidup.

Padahal secara yuridis tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dalam Pasal 359 KUHPidana dengan ancaman hukuman penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun dimaksudkan untuk mencegah terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas dan akan menimbulkan tekanan psikologis kepada para pengemudi kendaraan lainnya agar takut melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas.

B. Pengaturan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian di masa yang akan datang.

Kita telah mengetahui bahwa Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang sekarang berlaku sebagai hukum positif di Indonesia adalah warisan Pemerintah Kolonial Belanda dahulu, yang dalam banyak hal sudah tidak sesuai lagi dengan eksistensi dan perkembangan Bangsa Indonesia sebagai suatu bangsa yang merdeka dan berdaulat.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana masih berlaku sebagai hukum positif, ini adalah untuk mengisi kekosongan hukum setelah kita merdeka dan dari tahun ke tahun, kita selaku bangsa Indonesia berusaha menciptakan suatu sistem hukum nasional yang mengabdikan pada kepentingan nasional.

Usaha bangsa Indonesia ini diwujudkan dengan mengadakan kodifikasi dan unifikasi dalam bidang-bidang hukum tertentu, termasuk pembaharuan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana serta Undang-Undang Hukum Acara Pidana (hukum pidana materil dan hukum pidana formal).

Memang ada suatu kejanggalan bilamana kita telah berhasil membuat sebuah Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana Nasional yaitu Undang-Undang No.8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP), tanpa diikuti atau bahkan didahului dengan penyusunan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, sehingga hukum acara pidana yang dahulu diatur dalam *Herziene Inlands Reglement*, Stb. 1941 No. 44 sudah diganti dengan Undang-Undang No. 8 tahun 1981 tetapi Kitab Undang-Undang Hukum Pidananya masih tetap itu saja.

Oleh sebab itu kepada badan pembuat undang-undang di negara kita ini digantungkan harapan dari seluruh masyarakat untuk kelak disuatu saat kita dapat memiliki suatu Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Nasional yang merupakan produk bangsa kita sendiri serta dapat merupakan kebanggaan tersendiri bagi kita bangsa Indonesia yang telah mengatur tingkah laku masyarakat Indonesia sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat.

Semua itu merupakan suatu kenyataan bahwa kehidupan masyarakat senantiasa berkembang seiring dengan perkembangan teknologi, sehingga terjadi perubahan tata nilai kehidupan hukum dalam masyarakat yang harus mengalami perkembangan-perkembangan baru yaitu hukum yang hidup, dinamis yang timbul dalam masyarakat bangsa itu sendiri.

Roeslan Saleh mengatakan:

Suatu kenyataan bahwa kenyataan-kenyataan hidup masyarakat telah berubah dan perubahan-perubahan itu kadang telah begitu jauh dan mendukung nilai-nilai yang berbeda dari nilai-nilai yang sebelumnya diemban oleh nilai-nilai hukum.

Kenyataan-kenyataan ini menunjukkan segi-segi negatif dari norma-norma yang masih diperlakukan. Kelalaian-kelalaian dalam merombak dan memperbaharui inilah yang lama-kelamaan menimbulkan suara-suara yang meragukan dasar-dasar yang telah digariskan dalam hukum pidana maupun meragukan pengaruh baik dari penerapan hukum pidana itu sendiri yang hidup diatas dasar-dasar tersebut.

Dikatakan bahwa salah satu sumber dari keresahan yang ada dalam masyarakat dikaitkan dengan peradilan pidana adalah oleh karena penegak hukum masih menggunakan pendekatan yang bersifat normatif sistematis semata-mata.

Dengan pendekatan yang demikian itu ahli hukum telah melepaskan diri dari kenyataan-kenyataan dalam masyarakat yang masih saja selalu dalam bergerak dan berubah.¹⁵

¹⁵ Roeslan Saleh, *Suatu Orientasi Dalam Hukum Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 1978, hal.8-

Dari kenyataan bahwa masyarakat itu berkembang sehingga terjadi perubahan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat, maka hukum dengan tujuan utama untuk mencapai kedamaian, ketertiban, kemakmuran, kesejahteraan, keadilan dan kepastian hukum, haruslah sejalan dengan perkembangan masyarakat agar hukum dapat mencapai tujuannya.

Bambang Poernomo, mengatakan bahwa:

Pertumbuhan kenyataan dalam masyarakat sangat berkaitan dengan perubahan-perubahan dengan lingkaran-lingkaran penyebab-penyebab kenyataan baik yang terletak pada diri sendiri setiap individu manusia maupun pada kondisi dan lingkungan sosial yang dapat menghasilkan peningkatan serta perkembangan perilaku kejahatan yang berbeda dari masa ke masa dan tak dapat diramalkan sebelumnya.¹⁶

Sehubungan dengan perkembangan masyarakat yang dibarengi dengan perkembangan perilaku kejahatan maka A.Z. Abidin menyatakan sebagai berikut:

“Pesatnya perkembangan dan pembangunan masyarakat dengan segala akibat yang ditimbulkannya, menuntut adanya peraturan-peraturan hukum yang memadai untuk mengaturnya, termasuk hukum pidana. KUHP yang ada sekarang sudah jauh ketinggalan dan kebutuhan baru yang timbul akibat perkembangan dan pembangunan masyarakat Indonesia, karena itu perlu segera untuk dapat diperbaharui”.¹⁷

Apa yang dikemukakan oleh A.Z. Abidin, itu mengandung kebenaran yang tidak dapat dipungkiri. Banyak Pasal-Pasal yang ada dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang ‘masih berlaku’ tapi ‘tidak laku’, artinya dari segi yuridis masih berlaku sebagai hukum positif, tapi diperhadapkan dengan kenyataan dalam masyarakat, aturan-aturan ini tinggal merupakan aturan-aturan yang sudah mati yang tidak mempunyai daya berlaku ditinjau dari segi sosiologis serta merupakan ‘*black letter law*’ (aturan hukum yang mati).

Dari keterangan diatas, misalnya Pasal-Pasal yang mengatur tentang gelandangan-gelandangan dan minta-minta, Pasal-Pasal yang mengatur tentang penggunaan alat kontrasepsi (Pasal 534 KUHPidana), Pasal-Pasal ini jelas tidak sesuai lagi dengan perkembangan dan kemajuan masyarakat terutama kalau Pasal-Pasal ini diperhatikan dengan usaha dan tugas pemerintah untuk memajukan kesejahteraan umum, dimana dalam Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 34 dengan tegas dikatakan bahwa fakir miskin dan anak-anak terlantar dipelihara oleh negara padahal Pasal 504 KUHPidana

¹⁶ Bambang Poernomo, *Pertumbuhan Hukum Penyimpangan Diluar Kodifikasi Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1984, hal, 10.

¹⁷ A.Z. Abidin, *Bunga Rampai Hukum Pidana*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1993, hal.33.

mengancam orang-orang miskin melakukan pekerjaan minta-minta ditempat umum.

Dalam mengejar ketinggalan dibidang hukum pidana dari perkembangan masyarakat dan teknologi, maka perubahan terhadap Kitab Undang-Undang Hukum Pidana terutama sistem sanksinya sangatlah dibutuhkan dalam rangka penegakan hukum pidana.

Untuk mengikuti perkembangan masyarakat dan memenuhi kebutuhan masyarakat maka Pembentuk Undang-Undang memandang perlu kiranya dalam pembentukan KUHP Nasional tentang kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian tetap diatur sebagai suatu tindak pidana.

Undang-Undang No. 1 tahun 1960 tentang Perubahan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yaitu memperberat ancaman hukuman terhadap tindak pidana dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Dalam penjelasan mengenai perubahan Pasal 359 KUHPidana bahwa sudah lama dirasakan perlu adanya tindakan tegas terhadap keteledoran orang yang menyebabkan matinya orang lain, teristimewa pengemudi kendaraan, yang karena kelalaian atau sifatnya kurang mengindahkan nilai jiwa sesama manusia, menyebabkan terjadi kecelakaan-kecelakaan lalu lintas berupa tubrukan, terjerumusnya kendaraan dalam jurang atau kali, atau tergulingnya kendaraan karena terlampaui banyaknya muatan berupa barang atau karena putus asanya atau kebakaran karena kurang perawatan atau penelitian sebelum mengemudi kendaraan yang semuanya itu mengakibatkan korban jiwa.

Dalam Rancangan KUHP Nasional, telah diatur tentang tujuan penjatuhan pidana, yaitu:

1. Mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakan norma hukum demi pengayoman masyarakat,
2. Mengadakan koreksi terhadap terpidana dan dengan demikian menjadikannya orang yang baik dan berguna,
3. Menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat,
4. Membebaskan rasa bersalah pada terpidana.¹⁸

Dalam konsep RUU KUHP 1999-2000, kesalahan dalam bentuk kelalaian atau culpa masih tetap ada. Dalam konsep RUU KUHP mengenai Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana seperti sekarang ini dipadatkan dalam satu pasal yakni Pasal 489, meskipun hanya satu pasal namun mengenai

¹⁸ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 1994, hal, 37-38.

substansi yang diatur lebih luas. Menyangkut culpa dalam konsep RUU KUHP 1999-2000 dicantumkan *culpa in causa*.

Pasal 52 RUU KUHP 1999-2000 berbunyi: “seseorang melakukan tindak pidana tidak dibebaskan dari pertanggungjawaban pidana berdasarkan alasan penghapusan pidana, jika orang tersebut patut dipersalahkan sebagai penyebab terjadinya keadaan yang dapat menjadi alasan penghapus pidana tersebut”.¹⁹

Dalam penjelasannya Pasal 52 tersebut dikatakan ketentuan memuat asas “*culpa in causa*” yang merupakan salah satu asas. Menurut asas “*culpa in causa*” seseorang tidak patut berlindung pada alasan penghapus pidana, terhadap perbuatan atau keadaan yang sebagaimana seseorang patut dicela perlu dilihat dari kasus berdasarkan nilai moral dan sosial yang berlaku.

Mengenai kealpaan atau kelalaian dalam Pasal 18 KUHP Swiss alinea 3: bahwa jika terjadinya perbuatan dapat dimengertikan oleh karena terdakwa sama sekali tidak memikirkan akan adanya akibat itu atau oleh karena tidak memperhatikannya disebabkan karena kurang penghati-hati yang bertentangan dengan kewajibannya, maka perbuatan itu dilakukan karena kelalaiannya.²⁰

Oleh karena itu kealpaan atau kelalaian dalam tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan kematian sebagai sifat melawan hukum harus tetap ada karena hakekat delik kealpaan adalah kelalaian itu sendiri.

Demikian pula harus diukur sejauh mana pengemudi kendaraan telah benar-benar waspada dan hati-hati dalam mengemudikan kendaraannya. Tetapi yang menjadi pertanyaan bahwa: “pengemudi kendaraan tidak akan berbuat, seandainya ia mengetahui akibat yang akan timbul”. Pengemudi kendaraan sadar akan resiko tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi.

Menurut hemat penulis bahwa telah terkandung unsur “kesengajaan”, karena pengemudi kendaraan telah mengetahui dan memperhitungkan akan akibat perbuatannya, sehingga sudah bergeser pada delik kesengajaan (*dolus*).

Meskipun masih rumit untuk menemukan unsur kesengajaan dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian namun dilihat perilaku pengemudi kendaraan sudah melampaui batas kehormatan sehingga dapat membahayakan kepentingan orang lain maka perlu diterapkan sanksi yang lebih berat (pidana penjara maksimal) dan dapat ditambah dengan sanksi lainnya berupa pencabutan SIM (larangan untuk mengemudikan kendaraan dalam kurun waktu tertentu) agar pelaku dalam hal ini pengemudi kendaraan menjadi jera dan lebih hati-hati dalam mengendarai kendaraan.

¹⁹<http://www.kuhprdfom.files.wordpress.com/klinik/detail/lt4d25f86334840/pertanggungjawaban-pelanggar-lalu-lintas>

²⁰ Moeljatno, *Azas-Azas Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1985, hal, 205.

Maka Pembentuk Undang-Undang dalam pembentukan KUHP Nasional kiranya tindak pidana kecelakaan yang mengakibatkan kematian harus lebih banyak diperhatikan, karena masih memerlukan pemecahan-pemecahan secara ilmiah.

Dari uraian diatas dapat dilihat bahwa dalam pembentukan KUHP Nasional tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian masih sangat perlu untuk diatur sebagai perbuatan yang pelakunya dalam hal ini pengemudi kendaraan dapat dipertanggungjawabkan secara pidana.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Tanggung jawab pidana pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kematian dalam kecelakaan lalu lintas dalam Pasal 359 KUHPidana adalah pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun, dapat juga diberikan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 310 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Dalam pembentukan KUHPidana Nasional, tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian masih sangat perlu diatur sebagai perbuatan yang pelakunya pengemudi kendaraan dapat mempertanggungjawabkannya secara pidana.

B. Saran

1. Dalam menangani tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian di sidang pengadilan, maka diharapkan agar hakim dapat menjatuhkan pidana penjara terhadap terdakwa sebagaimana diatur dalam Pasal 359 KUHPidana juga Pasal 310 Undang-Undang No. 29 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar pelaku menjadi jera dan lebih hati-hati dalam mengendarai kendaraan.
2. Dalam pembentukan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Nasional yang akan datang, maka untuk tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian sebaiknya diancam dengan sanksi yang lebih berat (pidana penjara maksimal) bahkan dapat ditambah dengan sanksi lainnya berupa pencabutan SIM (larangan mengemudikan kendaraan dalam kurun waktu tertentu) sesuai dengan perbuatannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin A.Z., *Bunga Rampai Hukum Pidana*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1993
Anwar Desy, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Amelia, Surabaya, 2003
Empat Undang-Undang Transportasi, Fokus Media, Bandung, 2009
Hamzah Andi, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 1994

- Kartono Kartini, *Pengantar Metodologi Riset Sosial*, Alumni, Bandung, 1986
- Lamintang P. A. F, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011
- Moeljatno, *Azas-Azas Hukum Pidana*, PT. Bina Aksara, Jakarta, 1985
- Moeljatno, *Kitab Undang-Undang hukum Pidana (KUHP)*, PT. Bumi Aksara, Yogyakarta, 2009
- Poernomo Bambang, *Pertumbuhan Hukum Penyimpangan Diluar Kodifikasi Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1984
- Prakoso Djoko, *Tindak Pidana Penerbangan Di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta 1983
- Prodjodikoro Wirjono, *Tindak-Tindak Pidana Tertentu Di Indonesia*, Eresco Bandung, Jakarta 1967
- Prodjohamidjojo Martiman, *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia II*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1969
- Saleh K. Wantjik, *Tindak Pidana Korupsi dan Suap*, Ghalia Indonesia, jakarta, 1983
- Saleh Roeslan, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana Dua Pengertian Dasar Dalam Hukum Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 1978
- Sianturi S.R., *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia Dan Penerapannya*, ALUMNI AHAEM-PETEHAEM, Jakarta, 1989.
- Soedjono D., *Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1981
- Soesilo R. *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Serta Komentar-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*, Politeia Bogor, 1996
- Tresna R., *Azas-Azas Hukum Pidana*, PT. Tiara Ltd., Jakarta, 1959.
- Usfa Fuad. A & Tongat, *Pengantar Hukum Pidana*, Universitas Muhammadiyah Malang, 2004

Sumber Lain:

- [Http://www.anneahira.com/kecelakaan-lalu-lintas.htm](http://www.anneahira.com/kecelakaan-lalu-lintas.htm) (diakses tanggal 11 Juni 2012)
- [Http://www.kuhprdfom.files.wordpress.com/klinik/detail/lt4d25f86334840/pertanggungjawaban-pelanggar-lalu-lintas](http://www.kuhprdfom.files.wordpress.com/klinik/detail/lt4d25f86334840/pertanggungjawaban-pelanggar-lalu-lintas). (diakses tanggal 11 Juni 2012)